

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
FAKULTA TEXTILNÍ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2008

MICHAELA NĚMCOVÁ

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
FAKULTA TEXTILNÍ

**KROTITELÉ BENZÍNOVÝCH
KONÍ**
GASOLINE BUSTERS

LIBEREC 2008

MICHAELA NĚMCOVÁ

P r o h l á š e n í

Prohlašuji, že předložená *bakalářská* práce je původní a zpracovala jsem ji samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, že jsem v práci neporušila autorská práva (ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb. O právu autorském a o právech souvisejících s právem autorským).

Souhlasím s umístěním *bakalářské* práce v Univerzitní knihovně TUL.

Byla jsem seznámena s tím, že na mou *bakalářskou* práci se plně vztahuje zákon č.121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 (školní dílo).

Beru na vědomí, že TUL má právo na uzavření licenční smlouvy o užití mé *bakalářské* práce a prohlašuji, že **s o u h l a s í m** s případným užitím mé *bakalářské* práce (prodej, zapůjčení apod.).

Jsem si vědom toho, že užít své *bakalářské* práce či poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem TUL, která má právo ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, vynaložených univerzitou na vytvoření díla (až do jejich skutečné výše).

V Liberci, dne 7. 5. 2008

.....

Podpis

Poděkování :

Ráda bych poděkovala všem pedagogům za velmi dobré vedení během studia. Jmenovitě pak doc. ak. mal. Emílii Frýdecké a Mgr. A. Radce Valentin. Dále bych chtěla poděkovat své rodině, přátelům za podporu, své babičce Anastázii Cejnarové za odborné rady ohledně střihů a v poslední řadě Ing. Janu Maškovi a Martinu Doskočilovi za pomoc při realizaci fotodokumentace.

ANOTACE

Hlavní myšlenka bakalářské práce vychází z mé velké lásky k motocyklům, které mají u nás dlouholetou tradici. Jde o kolekci oděvů, převážně z recyklované kůže, saténu a úpletu. Kožený materiál jsem získala páráním starých oděvů a z něho jsem šila oděvy dle vlastních návrhů. Na satén, úplet jsem využila sublimačního tisku s motivy inspirovanými motory, motocykly a motocyklisty. Oděvy jsou plně funkční, hravé a vzájemně kombinovatelné s ponechanými základními prvky oděvů na motocykl, jako jsou zesílená a chráněná ramena, lokty, záda.

V bakalářské práci se snažím o přiblížení své inspirace, ke které patří historie i nejznámější osobnosti motocyklového sportu, tak aby se každý dokázal vžít do duší krotitelů benzínových koní....

ANNOTATION

The main theme of my bachelor's thesis comes from my love of motorcycles which have a long tradition in our country. My presentation includes a collection of clothing made mostly of recycled leather, satin and knitwear. I have obtained the leather material by ripping apart some old leather clothing. I then used this material to tailor-make a new clothing created to my own design. I have used the technique of print on clothing made of the satin and knitwear, capturing images of motors, motorcycles and motorcycle bikers. The clothing is fully functional, playful and easily interchangeable, while preserving basic elements of the motorcycle clothing, such as reinforced and protected shoulders, elbows and back.

In my bachelor's thesis I am striving to capture my inspiration based on history of the most famous personalities in the motorcycle sport. I am also hoping that a reader will be able to understand a feelings of gasoline busters...

Klíčová slova:

Useň – leather

Sublimační tisk – sublimation print

Motocyklový závod – motorcycle race

Chrániče – heavy padding

Ledvinový pás – lower back belt

OBSAH :

Úvod	str.6
1. Hledání inspirace v tvarosloví strojů	str.7
1.1 Historie odívání v motocyklovém sportu	str.8
1.2 Historie motocyklů	str.10
1.2.1 Historie českých motocyklů	str.16
1.2.2 Historie českých motocyklistů.....	str.21
1.3 Seznámení s motory a motocykly.....	str.22
1.3.1 České motory.....	str.23
1.3.2 České motocykly	str.23
1.3.3 Významní čeští motocyklisté	str.24
2. Zkoušky recyklovaných kožených materiálů s novými materiály.....	str.26
3. Střihové a barevné řešení celé kolekce.....	str.27
4. Vlastní přístup k realizaci.....	str.28
4.1 Popis jednotlivých modelů.....	str.28
5. Použitá literatura.....	str.30
6. Závěr.....	str.31
7. Návrhy, technické výkresy oděvů, fotodokumentace	

ÚVOD :

O své bakalářské práci jsem začala přemýšlet v Německém Schneebergu, kde jsem byla na studijní stáži a kde jsem silně prožívala stesk nejenom po rodině, přátelích, ale i po svém motocyklu. Hlavní myšlenka práce vychází z mé velké lásky k motocyklům. Chtěla bych vytvořit kolekci funkčních oděvů z recyklovaného koženého materiálu, saténu a úpletu. Na oděvy bych ráda využila sublimačního tisku s motivy motorů, motocyklů a motocyklistů.

V bakalářské práci se vám snažím přiblížit svět okolo těchto pro mě neuvěřitelných strojů. Proto zavřete oči a představte si, jak se nadechujete svěžího větru, představte si krásu krajiny, kterou plujete, představte si ten bublavý tah motoru, který vás unáší dál a dál....

1. Hledání inspirace v tvarosloví strojů

Když jsem poprvé začala přemýšlet o své bakalářské práci, tak inspirace motocykly byla pro mě jasná volba. Dnešní trh nabízí velmi velké množství značek a druhů motocyklů, které jsou nejen výkonné ale i většinou s velmi designově povedenými detaily. Proto jsem se zprvu nechala inspirovat fotkami těchto detailů a zpracovávat je pro návrhy jak oděvů, tak i pro sublimační tisk na látku. I když návrhy se povedly, pořád jsem si říkala, že k tomu nemám tak osobní vztah jak jsem zvyklá k motocyklu silně pociťovat. V Německu, kde jsem byla na stáži, jsem svoje návrhy na bakalářskou práci musela také obhajovat. Několik nocí před těmito konzultacemi jsem přemýšlela, o čem vlastně budu vyprávět. Až mě napadla myšlenka, že jsem Češka, tak proč se nenechat inspirovat českými stroji, které mají u nás dlouholetou tradici a dokonce jsme v tomto druhu sportu jeden čas patřili ke světové špičce. Nápad mě hned nadchnul a ještě jsem ho rozdělila do tří skupin – nejlepší český motor, motocykl a motocyklista. Práce mě začala bavit, protože jsem začala nacházet nové a nové informace, které mě ještě více vtahovali do českého motocyklového světa. Své největší a nejzajímavější inspirace jsem pak pro přehlednost popsala do tabulky – viz.tab.1, kde je vždy označení, které pak přibližuji v kapitolách 1.3.1 až 1.3.3

Kategorie / Hodnocení	1.	2.	3.
Nejlepší český motor	Jawa 250, typ 353	Jawa 350, typ OHV	Jawa 500, typ OHC
Nejlepší český motocykl	Jawa 500 OHC	Jawa tzv.“kývačka“	Jawa 650 Style
Nejlepší český motocyklista	František Šťastný	Petr Pilát	Gustav Havel

Tabulka 1.

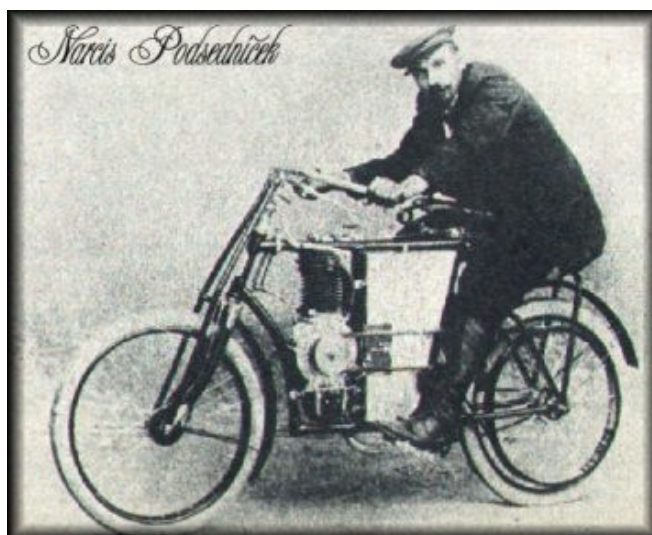
Při psaní své bakalářské práce se mi v hlavě zrodila další myšlenka. Jaký asi na to mají názor samotní motocyklisté a co je pro ně „top“ mezi českými motory, motocykly a závodníky. Nedalo mi to a dne 29.3 2008 jsem udělala mezi motorkáři mini anketu na toto témata. Celkem hlasovalo 59 lidí a nejčastější odpovědi jsem vložila do tabulky – viz. tab. 2. Není tam uvedeno vše, protože bylo plno různých odpovědí a tato bakalářská práce je především o mé inspiraci a práci.

Kategorie / Hodnocení	1.	2.	3.
Nejlepší český motor	Jawa 250, typ 559	Jawa 500 OHC	Jawa 350 4V
Nejlepší český motocykl	Jawa 500 OHC	350 OHV	Jawa 353-4
Nejlepší český motocyklista	František Šťastný	Libor Podmol	Stanislav Malina

Tabulka 2.

1.1 Historie odívání v motocyklovém sportu

Historie odívání v motocyklovém sportu se začíná vyvíjet prakticky s nástupem motocyklů, což bylo u nás v roce 1899. V té době motocykly byly jen pro vyšší vrstvy, dosahovali malého výkonu. Silnice ze začátku na nástup motorismu nebyly připravené. Byly úzké, jejich povrch plný hrbolů, děr a výmolů. Neprašný povrch byla výsada jen měst a některých větších osad. Přesto se jezdilo a závodilo. První motocyklisté se tudíž už od začátku museli chránit a to před neproniknutelným oblakem prachu, který se jízdou vytvářel. První velký závod, který se zapsal do historie motocyklového sportu byl Paříž - Vídeň, který se jel v roce 1902. Z dobových fotografií závodu je patrné, že jezdci zatím nejsou výrazně chráněni. Někteří mají pouze šál proti prachu, vysoké kožené boty a rukavice. Lokty, kolena, záda zůstávají zatím bez ochrany. Na hlavě se v té době nosili klobouky, které při závodu rády odlétávali. Na obr. 1. vidíme oděv jednoho z našich prvních závodníků, kteří nás na tomto závodu reprezentovali.



Obr. 1. N. Podsedníček v dobovém oblečení z prvního velkého motocyklového závodu

S dalšími závody se i vyvíjí motocyklové oblečení. Movitější závodníci začínají používat ochranné kožené rukavice, přilby, brýle určené přímo pro motocyklový a automobilový sport. Změnu přinesla první světová válka. Během ní se neodvolatelně změnilo sociální uspořádání. Ženy, které dosud byli doma se také chtěli aktivně zúčastnit veřejného dění. Nové trendy dobývali svět, rozšířil se motocyklový sport. Aktivní ženy zajistili oděvu funkčnost a na významu se začínají nabírat kalhoty, svetry a sportovní oblečení. Vzestup střední třídy přinesl s sebou nový životní styl, který zpřístupnil motocykl i kožené oděvy mezi větší veřejností. Oděvy na motocykl začínají

být plně funkční a tvořit samostatnou skupinu oděvů. Objevují se kožené bundy, kabáty, kalhoty – viz obr. 2. Ochranné rukavice už v tomto druhu sportu samozřejmostí. Zrodili se nové prvky a typy oděvů, jako např. ledvinový pás, chrániče kolen. První světová válka přinesla ještě jeden důležitý prvek a to jsou motocyklové helmy, jakožto ochrana hlavy. Jsou však v té době ještě nepovinné.

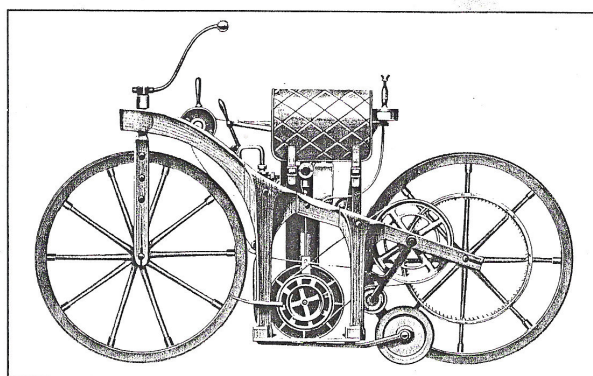


*Obr. 2. Ukázka oděvu, 30. léta,
J. Novotný po vítězství v závodě*

Po druhé světové válce se pokračovalo v zajetých typech motocyklového oblečení. To se však rozdělilo podle vznikajících odvětví tohoto sportu, jako byly druhy oblečení pro stroje terénní, silniční, trialové, plochou dráhu a motocykly pro rychlostní rekordy. Všechny tyto skupiny měli jedno společné, s rostoucím objemem a výkonem motocyklů se začalo dbát na větší bezpečnost motocyklistů. Kromě ochrany kolen se objevují ochranné prvky loktů, ramen, zad a především hlavy. V šedesátých letech nastalo zásadní vylepšení ochrany, když bylo uzákoněno povinnost jezdit s přilbou, která do té doby nezaznamenala výraznější vývoj. Od těch let se už oděvy pro různé typy motocyklového sportu výrazně lišily. Zatím co pro závody na terénních, trialových a plochodrážních strojích byly oděvy odlehčené, nechali si pouze chrániče všech důležitých partií, které jsou při jízdě namáhány, oděvy pro silniční a rychlostní závody byli naopak co nejvíce vyztužené. Při této disciplíně v oděvech převažuje kožený materiál, který dokázal, že pro tento druh sportu má nejlepší vlastnosti. Sedmdesátá a osmdesátá léta znamenají éru vylepšování, zdokonalování oděvů a ochranných pomůcek, tak aby se jezdec cítil pohodlně. Devadesátá léta jsou typická velkým zlomem v motocyklovém světě. Začínají se objevovat další nové a nové druhy, odvětví tohoto sportu jako je např. free style motocross, v čem jsme se dostali hned mezi světovou špičku atd.. Tím se oděv neustále vyvíjí a zdokonaluje, čímž v dnešní době splňuje všechny požadavky motocyklistů a závodníků.

1.2 Historie motocyklů

Na mnoha místech Evropy i Ameriky se ve druhé polovině 19. Století pokoušeli technici i amatéři uvést do pohybu dopravní prostředky, které by se pohybovali jinak než silou člověka. Ti bohatší se pokoušeli rozpohybovat koňské kočáry, ti chudší jízdní kola nebo tříkolky. Dříve než se v motocyklu definitivně usadil benzínový spalovací motor, byli prováděny pokusy s párou, elektřinou a mechanickým pohonem (péro, setrvačník). Je dnes téměř nemožné určit, kdo byl první. Doba už byla v pokročilém stádiu vývoje a tak se vynálezy rodily na různých místech v minimálních časových rozdílech. Mezi historiky převládá názor, že opravdu první kdo zdokumentoval motocykl byl v roce 1885 německý vynálezce Gottlieb Daimler viz. obr 3.



Obr. 3. Motocykl od Gottlieba Daimlera z roku 1885

Hromadná výroba motocyklů začala až roku 1893 ve firmě Wolfmüller a Hildebrand v Mnichově. Líbivé, ale dost poruchové stroje se vyráběly čtyři roky - jeden exemplář má Národní technické muzeum. To už v Paříži bratři Vernerové vyráběli jízdní kola s motorkem pohánějící přední kolo. Na tento zázrak se přijel podívat i Čech Václav Laurin, který pak jako první vyrobil český motocykl. O patnáct let později bylo v Evropě výrobců motocyklů jako hub po dešti - nejvíce v Anglii 27, v Německu 25, Francii 6, v Itálii 7. V USA bylo tehdy 10 továren, nejstarší byl Indian, vyráběný od r. 1901 ale nejznámější americkou a celosvětově uznávanou značkou se stal Harley – Davidson. Který začal svoji výrobu od r. 1903 a stal se pro mnoho lidí synonymem pro pojem motocykl a dokonce se o něm mluví jako o jednom ze symbolů Ameriky viz. obr. 4. Za "Rakouska" a pak v první republice, bylo u nás 13 firem. Jakmile se po svém zrodu zbavil motocykl problému se spolehlivostí, začali jeho výrobci uvažovat o jiném použití než je prostá doprava osob. Tak se od sebe začali postupně oddělovat, motocykly sportovní, cestovní a pro dopravu nákladů. Tyto způsoby používání ještě můžeme rozdělit do několika skupin jako např. motocykl samostatný, s přídavným

vozíkem, karosovaný. Motocykly se pak začali samostatně rozvíjet po celém světě a v historii motocyklové výroby existovalo více než 2500 značek. Proto bych vám teď ráda představila aspoň ty nejznámější, které si v průběhu dějin motocyklového sportu podmanili svět.

Harley – Davidson - Který začal svoji výrobu od r. 1903. a stal se pro mnoho lidí synonymem pro pojem motocykl a dokonce se o něm mluví jako o jednom ze symbolů Ameriky viz.obr.4. První rok výroby byli zkonstruovány pouze tři stroje, kdežto v roce 1911 už byl vyhlášenou značkou a bylo vyrobeno 3000 kusů motocyklů. Po vypuknutí první světové války v Evropě se stal, Harley–Davidson spolu s konkurenční značkou Indian, hlavními výrobci motocyklů. Mezitím se však změnil trh a kupci žádali silnější stroje. Tato značka však nejrychleji zareagovala, přešla od jednoválců k vidlicovým dvouválcům čímž motocykly jako první začaly dosahovat rychlosti přes 100 km/h. Harley-Davidson si udržel svou pozici až do šedesátých let, kdy se ocitl v krizi. Ale roku 1969 ji převzal koncern AMF a výroba opět ožila. Harley-Davidson dokonce v průběhu dějin 28 krát zvítězil v GP a existovala prodejní replika závodního stroje. Největší zájem zákazníků je ale především o tradiční vzhled, proto se tyto motocykly v průběhu času moc nelišili . Ale má to i jednu výhodu, a tou je to, že si stroj např. z roku 1936 můžete celý seskládat z brusu nových pasujících součástí.



Obr. 4. Motocykl Harley – Davidson z roku 1939

BMW – jestliže americkou legendou je Harley-Davidson, tak Evropa má svého „klasika“ ve značce BMW. Výroba motocyklů pod touto značkou byla zahájena v roce 1923 v Mnichově. Název firmy je zkrácením – Bayerische Motorenwerke. Jako vůbec první zahraniční výrobce zvítězily v závodech Tourist Trophy v roce 1939. Po vypuknutí druhé světové války značka dodávala její nejpověstnější stroj R 75 s přívěsným vozíkem. Za války bylo vyrobeno 20 000 těchto monstrózních strojů. Po válce byla chvíli výroba spíše orientována na letecké motory a trvalo několik let než se opět vrátila k motocyklové produkci. V roce 1951 BMW vyrábí svůj první poválečný automobil – typ 501. V roce 1954 se BMW stává mistrem světa motocyklů v kategorii

sidecar a titul se jí daří opakovaně obhajovat dalších 20 let. V roce 1973 se do ústředí BMW v Mnichově stěhují zaměstnanci a oficiálně je otevřena továrna v Dingolfingu.. Vozy a motocykly BMW se stávají vítězi v celkovém pořadí mistrovství Evropy Formule 2, mistrovství Evropy cestovních vozů a po dvacáté v mistrovství světa kategorie sidecar. Ve Francii byla otevřena první evropská pobočka BMW a zastoupení značky lze poprvé nalézt i v Severní Americe. Na začátku roku 1988 by představen motocykl roadster Z1, který je jediným motocyklem na světě s vybaveným systémem ABS (a brzy nato i katalyzátorem). BMW otvírá servisní centrum v Moskvě a dovozní distribuční centrum v Japonsku. 1989, v roce, kdy padla železná opona, BMW dosahuje dalšího prvenství – vyrobila svůj půlmiliontý vůz. Společnost dosahuje obrátu 20 miliard marek. Pozice firmy je i v dnešní době na světovém trhu pořád silná.

DKW – Tato značka pochází z německého města Zschopau a vznikla v roce 1919. Firma začínala s malými motocykly, které měli rámy z ocelových výlisků, chlazení větrákem nebo vodou a byli velmi úspěšní. DKW se považovala ve 30. letech minulého století za největšího výrobce motocyklů na světě a měla přezdívku „zpívající pila“. Po válce firma opustila svůj závod, který převzala značka IFA (později MZ) a který se ocitl v sovětské zóně. Výroba se přemístila do západního německého města Ingolstadtu. Upadající motocyklový trh pak donutil firmu ke sloučení a nakonec ji v roce 1966 převzal Fichtel – Sachs.

MZ – firma vyrostla v roce 1945 v troskách DKW, jejíž velká továrna v Zschopau byla znárodněna a stala se součástí národního podniku IFA. Název se pak po letech změnil na MZ – Motorradwerk Zschopau. První motocykl se však objevil až v roce 1950 s modelem KDW RT 125, který se stal nejkopírovanějším motocyklem všech dob. Vedle verze IFA jej vyráběla BSA, Harley- Davidson, Hummer, Morini a dokonce i Yamaha. V roce 1952 přišla firma s vlastní koncepcí motocyklů. Od roku 1959 také MZ vstupuje do závodů a v nižších kategoriích byla silným konkurentem značek Honda a Suzuki. Silnou pozici na trhu ztratila firma sjednocením Německa a prodej se zhroutil. Díky novému managementu a pod novým názvem MuZ se firma zase začínala křísit, ale i to nestačilo a v roce 1996 ji odkoupil malajský výrobce motocyklů Hong Leong.

KTM – nejúspěšnější rakouský výrobce začal s výrobou motocyklů v roce 1953 s motory Rotax 98 cm³. V letech 1960 – 1967 se soustředil na výrobu výlučně mopedů.

Od roku 1967 pak začal s vývojem motokrosových motocyklů, které v produkci převládli. Roku 1977 zvítězil stroj KTM v mistrovství světa v motokrosu a tyto zkušenosti začal přenášet do sériové výroby. Dnes vyrábí širokou škálu terénních strojů od dvoudobé 125 po serióznější enduro – motocykly pro vytrvalostní závody. Některé z nich nejsou homologovány na silniční provoz. Poslední vývoj je v návratu na trh čistě silničních motocyklů.

Triumph – tuto nejznámější klasickou anglickou značku založili v Coventry v roce 1903 dva němci – Mauritz Schulte a Siegfried Bettmann, kteří do Anglie emigrovali. Firma vlastní motory začala však vyrábět až v roce 1910. Nejslavnějším motocyklem se stal její pralelní dvouválec Speed Twin z roku 1937 o objemu 498 cm³, který se stal základem motocyklů Triumph na dalších padesát let. Od tohoto modelu byl odvozen i úspěšný typ Thunderbird 650 z roku 1949, který posloužil jako základ pro stavbu soutěžních speciálů a výkonného typu Tiger, který se proslavil v roce 1956, když s aerodynamickou kapotáží dosáhl na solném jezeře v Utahu rychlosti 344 km/h. V roce 1983 byla výroba motocyklů ukončena. K jejímu znovuoobjevení došlo v roce 1990 s novým majitelem značky, který se opět probojoval na evropský trh.

Ducati – značka byla založena v roce 1946 v italské Boloně. Do osmdesátých let ji však nikdo, kromě okruhu fanoušků, neznal. I když už od svého zrodu závodila v seriálu Grand Prix, však teprve úspěch ve světové soutěži supermotocyklů tuto firmu přivedl do centra dění. V roce 1996 se dostala firma Ducati do finančních problémů, které vyřešil až prodej americkým investorům. V dnešní době se firma opět dostala do období stability a mezi světovou špičku.

Honda – patří mezi několik firem, které zná celý svět. Byla založena v roce 1948 v Japonsku se vznešeným názvem „Institut technických výzkumů Honda“, jehož sídlem byla ve skutečnosti nevelká dřevěná bouda. Ve zdevastovaném Japonsku bylo potřeba levného dopravního prostředku, který by pokryl obrovský trh. V roce 1949 přišla Honda s motocyklem, který vypadal, že hodně vděčí německému předválečnému konstrukčnímu myšlení, ale pro Japonsko to byl jeden z nejlepších strojů, který se velmi rychle prodával. Díky tomu se Honda stala od roku 1950 největším výrobcem v zemi. Tato firma pak na motocyklové závodní okruhy vstoupila začátkem 60tých let. V roce 1966 dokonce vyhrála všechny kategorie od 50 do 500 cm³. Soutěžní činnost ukončila v roce 1968 ale o deset let později se opět na tratě vrátila, kam patří do dnes.

Yamaha – původně to byla značka hudebních nástrojů, kdy za druhé světové války produkce musela ustoupit výrobě válečné. Po tomto období se firma rozhodla využít ladem ležící výrobní zařízení a jako nejlepší využití se jevila výroba motocyklů, která začala v roce 1954. Společnost založila existenci na již vyvinutém stroji DKW 125. Byla druhou japonskou firmou která, po Hondě vstoupila na mezinárodní okruhy. Už v letech 1961 – 1968 získala Yamaha několik titulů v mistrovství světa. Yamaha také začínala stát v čele technického pokroku a jako první představila odpružení zadního kola „cantilever“, u čtyřdobých motorů zavedla hlavu válců s pěti ventily a proměnlivé časování výfukových ventilů. V sedmdesátých letech patřily motocykly Yamaha ve třídách od 125 do 750 cm³ mezi nejúspěšnější stroje. Yamaha se stala synonymem pro závodní silniční motocykly té doby. V letech 1978 – 1980 Yamaha rozšiřovala své zastoupení v terénním sportu a začala v půlce osmdesátých let vyhrávat ve Velkých cenách motokrosu. Koncem devadesátých let se objevil nový trh luxusních skútrů. V čele se stala Honda, ale Yamaha na sebe nenechala dlouho čekat a přišla s vlastními verzemi. V roce 1999 firma přišla na trh se svými dvěma stroji – R1, R6, které se staly přelomovými a vytvořily nové standardy pro třídu litrových supersportovních motocyklů

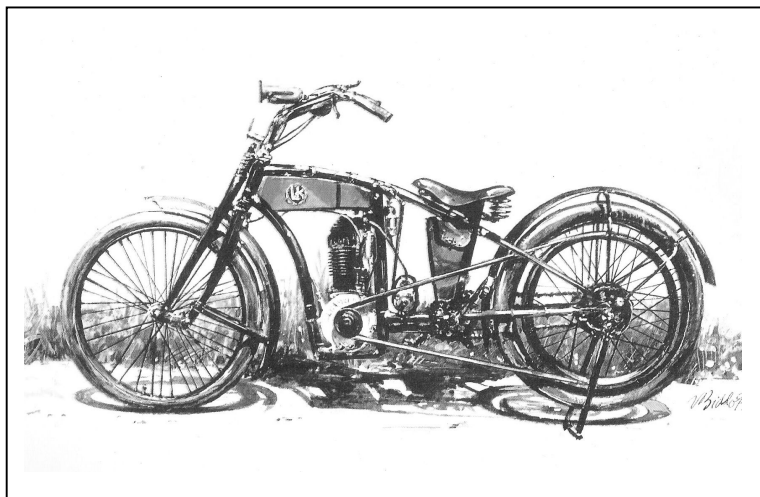
Kawasaki – třetí velká japonská firma, která přišla s výrobou vlastních motocyklů v roce 1963. První motocyklové motory byly vyvinuty na základě znalostí získaných vývojem a výrobou leteckých motorů. V průběhu let továrnu opustilo mnoho typů které pomáhaly formovat trh s motocykly a některé modely se staly doslova legendami. V roce 1996 byl vyroben desetimiliontý motocykl a motocykly Kawasaki se staly kultem pro široký okruh motocyklistů. Na přelomu 70. a 80. let byla Kawasaki nejúspěšnější v závodních třídách o objemu 250 a 350 cm³. Vynikala nejen na silničních okruzích ale v závodních motokrosových speciálech, které byly pověstné tím že vždy dokončily závod. V dnešní době si Kawasaki neustále drží svoji pozici na trhu.

Suzuki – nebýt druhé světové války, Suzuki by zřejmě porazila všechny své velké domácí a stanula by v čele japonského motocyklového průmyslu. Roku 1937 se Honda soustředoval na pístní kroužky, Yamaha na výrobu hudebních nástrojů a Kawasaki byla od svého prvního motocyklu vzdálena třicet let. Suzuki představila svůj prototyp motocyklového motoru v roce 1943 a bylo jasné, že se orientovala na trh jednostopých vozidel. Válkou bylo vše pozastaveno a až v roce 1951 začala další práce na prototypu dvoudobého závěsného motoru, který se dal přidělat na jakékoli jízdní

kolo. Úspěch na trhu povzbudil firmu, aby vyrobila svůj první kompletní silniční motocykl. Prvních závodů v Evropě se pak motocykly účastnily v roce 1960 na Tourist Trophy. Není tajemstvím, že technicky kopírovali východoněmecké MZ. Úspěch slavila značka Suzuki i v Japonsku a USA. Skutečnou senzací se stal roku 1976 čtyřválcový bike GS 750. Poprvé byl v programu Suzuki čtyřdobý motor a hned se stal nejlepším ve své třídě. Od počátku 80.let se však firma Suzuki dostávala do stále větší krize. Východiskem byl pouze zásah mateřského závodu, který v říjnu 1984 vyslal do Německa management firmy a založil Suzuki Motor GmbH Deutschland. Zároveň firma prezentovala další novinku, motocykl GSX-R750, závodní stroj pro běžné silnice. Rázem se ve světě mluvilo o superbiku a znovu si našla své místo mezi zákazníky.

1.2.1 Historie českých motocyklů

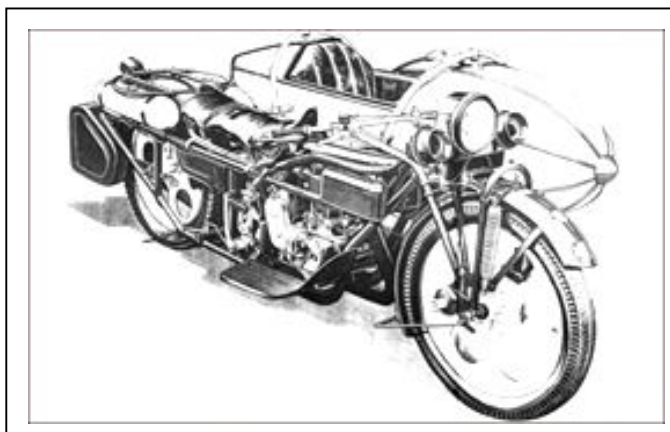
Prokazatelně prvním sériově vyráběným motocyklem na našem území byl motocykl z roku 1899 Laurin a Klement z Mladé Boleslavi. Za rozhodující okamžik v historii české výroby je považován čin tehdy mladého knihkupce Václava Klementa, který dovezl z Francie „motorové kolo“ bratří Wernerů. To pak začal přestavovat a vylepšovat, čímž nastartoval u nás výrobní odvětví, které přerostlo v gigant mezinárodního významu. V průběhu dalších desetiletí bylo u nás vytvořeno několik dalších značek. Výroba byla zprvu jen malá a rozštěpená. Také zhruba do konce třicátých let nebylo žádným problémem si motocykl vyrobit doma a nechat si na něj přidělit policejní číslo. Značkou bylo téměř vždy příjmení stavitele. V malém shrnutí bych vám chtěla seznámit s nejznámějšími a největšími výrobci, kteří působili v Čechách od roku 1899 až po současnost.



Obr. 5. První český motocykl Laurin – Klement z roku 1899

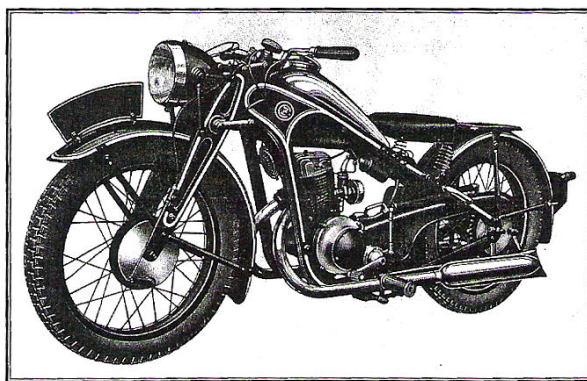
Böhmerland - Čechie – Byla založena v roce 1925 Liebischem v Severočeské Krásné Lípě, který sám zkonstruoval motor – jednoválec s objemem 600 cm³. Motocykl měl rám jeho konstrukce, který měl rozvor kol 1,74m, což umožňovalo místo pro tři osoby za sebou. Dvě z nich na obvyklém sedadle třetí na sedle nad zadním kolem. Proto celková délka činila 2,7 m. Aby nebyla přerušena linie vozidla, přestěhovala se dělená nádrž napravo a nalevo vedle zadního kola. Dodatečně pak byla přidána i třetí nádrž umístěná na tradičním místě. Se svými 180 kg nepatřil Böhmerland k lehké váze, toto však nebylo Liebischovým záměrem. Raději sadil na mobilitu pro tři osoby a pohodlné vyjížděky. Přesto anévr při otáčení nebyl lehkou záležitostí. Pochopitelně bylo možné připojit i postranní vozík, takže vozidlo mohlo dopravovat menší rodinu. V českých mluvích regionech nabízel motocykly jako „Čechie“ v červené a zelené barvě

v kombinaci se žlutou. Výroba byla pouze 200 kusů těchto strojů za rok a opravy se musely provádět přímo v továrně. Ani výroba speciálních modelů pro armádu, která byla vybavena dvěma převodovkami a tudíž i devíti převodovými stupni, ani krátké Böhmerlandy s malým dvoutaktním motorem o objemu 350 cm^3 nezachránily Liebische. V době války se prostory továrny používaly pro zbrojní výrobu.



Obr. 6. Motocykl Böhmerland – Čechie z roku 1935

ČZ – V České zbrojovce ve Strakonici se motocykly vyráběly v letech 1932 – 1997. Od začátku dobře se rozvíjející výroba musela být v letech 1940 až 1945 pozastavena, ale ani během války vývoj neustal. Ve zvláštním oddělení, tzv. „Pokusném ústavu“ byli zhotoveny prototypy motocyklů i skútrů na svou dobu moderní konstrukce. Díky tomuto vývoji ČZ mohla hned po válce v roce 1946 zahájit výrobu nových typů, které byli srovnatelné s tehdejší světovou konkurencí. V roce 1949 byla provedeno znárodnění hospodářství tzv. typizace a později unifikace motocyklů ČZ, Jawa a Manet. V rámci této akce byla na dobu přibližně třiceti let přidělena do výroby kubatura 125 až 175 cm^3 , čímž se dostala do období tzv. „útlumu“. O něco lepší byla situace v oblasti sportovních motocyklů. Zde se ČZ ujala vývoje a sériové výroby motokrosového motocyklů a v určitých obdobích i endur. V tomto odvětví dosáhla vynikajících úspěchů. Zlatým věkem pro ni byli 50. a 60. léta kdy dosahovala v motocyklovém sportu vynikajících výsledků a světové úrovně.

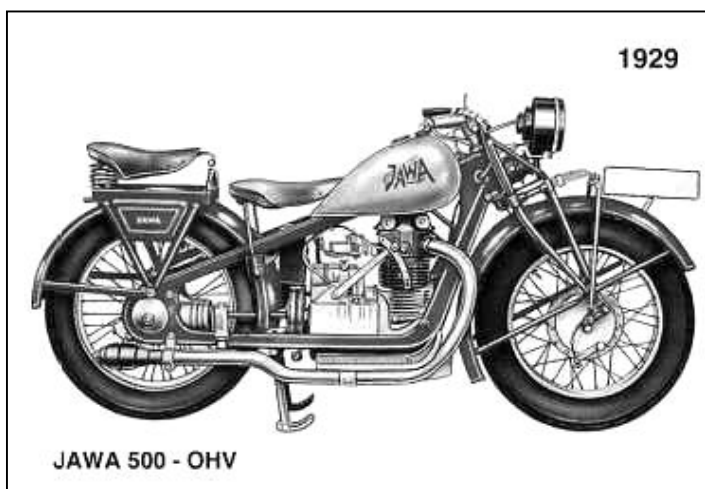


Obr.7. Motocykl ČZ – 350 cm^3 z roku 1938

JAWA – firma na výrobu motocyklů byla založena v roce 1929 Ing. Františkem Janečkem, který převzal od německé firmy Wanderer licenční výrobu a z prvotních slabik jmen složil název. Prvním motocyklem byla těžká pětistovka, které se všeobecně začalo říkat „rumpál“ měla neobvyklý pohon hřídelem na zadní kolo. V počátku hospodářské krize začal prodej váznout, proto byl přizván úspěšný závodník a konstruktér G.W. Patchett, který do Prahy přivezl lehký a levný motor Villiers, který byl namontován do roubovaného rámu se spodovou nádrží. Pro zákazníky s vyššími nároky vznikl v roce 1934 nový čtyřdobý model Jawa 350 SV. V roce 1935 vznikl všeobecně oblíbený motor 350 OHV. Obě třistapadesátky byly vhodné pro tehdy oblíbený sidecar. Válka úplně zastavila motocyklovou výrobu, ale zaměstnanci tajně připravovali nové typy motocyklů pro poválečnou výrobu. Díky jejich snaze vyjíždí z výroby už v roce 1946 nejslavnější motocykl české éry – Jawa 250,350 který dostal všeobecný název „pérák“. Celý motocykl měl na rozdíl od zahraničních strojů oblé tvary a to i motoru. Období „péráků“ i přes oblibu počátkem 50tých let končí a bylo započato s vývojem nového motocyklu, u kterého bylo zadní kolo odpruženo kyvnou vidlicí a podle té se ujal název „kývačka“. V šedesátých letech se v konstrukci zrodila celá řada nových typů, ale ne všechny se dostaly do sériové výroby. V této době vzniká konstrukce motocyklu určeného pro export do USA. Šlo o Californian, typ 362. Konstrukteři nezapomněli ani na nejmladší motoristy a tak v roce 1954 spatřil světlo světa malý motocykl Jawa – Pionýr. Široký záběr konstruktéru Jawy potvrzuje další zdařilý výrobek – postranní vozík sidecar, který byl zkonstruován v Jawě a jehož výrobu převzala firma Velorex v Hradci Králové. Dodnes je tento sidecar v provozu u nás i v zahraničí. V roce 1974 byl po předchozím vývoji dán do sériové výroby motocykl Jawa 350 cm³ typ 634 a v roce 1984 typ 638, který vycházel z motocyklu předchozího. Do posledního desetiletí minulého století společnost Jawa nevstoupila příliš dobře - se zastaralou výrobní základnou a jednoduchým výrobkem umístitelným pouze do zemí Sovětského svazu, popřípadě do dalších zemí bývalého východního bloku, kam byl export násilně převeden v 70. a 80. letech. V roce 1997 byla založená nástupnická firma, která používá značku Jawa a od roku 2004 přišla s řadou nových strojů o objemu 650 cm³ . jde o typ Classic, v roce 2005 to byl model Style a v roce 2006 Dakar.

Společnost Jawa se rychlostních závodů zúčastňovala v podstatě od založení v roce 1929. Prvním skutečně závodním motocyklem však byla až upravená Jawa 500 2xOHC z roku 1950, ze které pak byly odvozeny stroje o objemu 250 a 350 cm³ a na kterých pak v roce 1961 vyhráli naši závodníci František Šťastný a Gustav Havel na MS

druhé a třetí místo a na kterých po dlouhá léta získávali četná ocenění. Posledním vyvinutým soutěžním strojem byla Jawa 250 z roku 1977, v roce 1978 Jawa definitivně končí svoje působení v rychlostním sportu.



Obr. 8. Motocykl Jawa 500 OHV z roku 1929

Blata - Zakladatel společnosti Pavel Blata své první zkušenosti s motorkami sbíral jako aktivní jezdec Enduro a závodu Šestidenní. Při té příležitosti si vyzkoušel nejrůznější stroje. Jak fungují, co je pro závodníka důležité a co potřebuje. Poznal chyby i přednosti těchto strojů. Po čase se rozhodl zkušenosti zúročit a koncem osmdesátých let začal vyrábět i prodávat scootery, minibiky pod značkou Blata. Postupně si k sobě vybral další odborníky - inženýry, techniky, vývojáře. Dnes patří motory Blata mezi absolutní světovou špičku a v roce 2008 firma představila svoje první opravdové motocykly Blata Motrad, Enduro s objemem 125 cm³, které mají spolehlivé a výkonné motory.



Obr. 9. Motocykl Blata 125 Motard z roku 2008

ESO – V roce 1948 zakládá Jaroslav Simandl v Divišově malou nástrojárnu. Jeho záměrem je již od počátku orientace na uživatele pohonných hmot JAP. Ta je později znemožněna orientací národního hospodářství. V roce 1950 přechází firma pod OPL Divišov a objevují se první motory značky ESO. V téže roce probíhá vývoj krátkozdvihového jednoválce, který je určen pro plochodrážní a silniční motocykly. Jeho vývoj probíhá až do roku 1955, kdy je představen také v továrním motocyklu. V následujícím roce opouští firmu její zakladatel a v roce 1963 se stává součástí n.p. Jawa. Z počátečních zkušeností vznikla později pod značkou Jawa DT plochodrážní legenda.

Walter – výrobce byciklů Josef Walter začal vyrábět řemenem poháněné jednoválce se samočinnými sacími ventily. V roce 1907 objevil řetězový pohon. Firma se pak zaměřila na výrobu automobilů a motocyklová produkce byla zastavena. V roce 1922 Josef Walter společnost prodal. Noví majitelé – bratři Kumperové zaměřily výrobu na letecké motory.

Praga (1929 – 1933) – Automobilka Praga převzala výrobu motocyklů firmy BD. Hlavní záměr byl však sledován k potřebám armády. Poměrně složitý a těžký jednoválec DOHC 500 ccm nevyhovoval. Proto se v roce 1932 objevil stroj podobné koncepce s lisovaným rámem a kardanovým hřídelem. Ani tento typ firmu nezachránil a v roce 1933 byla výroba motocyklů ukončena

1.2.2 Historie českých motocyklistů

Jak už jsem se zmínila v předešlých kapitolách, první velký závod, který se zapsal do historie motocyklového sportu, byl Paříž - Vídeň, který se jel v roce 1902. V tomto závodu jsme měli vlastně oficiálně první závodníky. Byl to Rieger a Podsedníček, kteří se umístili na třetím a čtvrtém místě. Na rozdíl od zahraničí, tehdy mladé Československo se stavělo do cesty četné překážky. Především to byli vysoké ceny vozidel, problematika zásobování benzínem a velmi špatné silnice. Prvním závod u nás se tedy konal až v roce 1920 na trase Karlovy Vary – Sokolov. Po té začalo akcí rapidně přibývat, ale přes to jsme do roku 1929 neměli na startovním poli jediný český stroj. To se změnilo nástupem firmy Jawa, která hned od svého vzniku se závodů aktivně účastnila. V roce 1932 se dokonce účastnila TT a o rok později Velkou šestidenní soutěž. Velkými muži třicátých let byli Antonín Vitvar, František Brand, Richar Dusil, Zdeněk Houška a Václav Stanislav. Ty se ve své době dokázali probojovat až na stupně nejvyšší. V době války přišel velký útlum, ale od padesátých let do počátku let sedmdesátých nastal zlatý věk motocyklového sportu. Zasloužili se o to dvě značky – ČZ a Jawa. Mezi nejúspěšnější jezdce značky ČZ patřili Bohumil Staša, František Baroš, František Boček, Karel Bojer, Jiří Koštýř, Jaroslav Malina a Václav Parus. Za značku Jawa to byli tyto slavná jména jako jsou František Šťastný, Gustav Havel, František Srna, Miroslav Čada, Václav Parus, František Boček. V sedmdesátých letech tyto dvě velké firmy definitivně končí svoje působení v rychlostních závodech. V dnešní době začínáme mít opět výborné jezdce, sice na strojích cizí výroby, ale dosahují v nich vynikajících výsledků. Je to např. Lukáš Pešek v silničních motocyklových závodech, nebo Kuchař či Pilát ve Freestyle Motocrossu.

1.3 Seznámení s motocykly, motory a motocyklisty

V této kapitole bych vás stručně a jednoduše chtěla seznámit s : 1. motocyklem – jeho hlavními částmi, 2.motory – rozdělení, 3.našimi předními závodníky.

Motocykl – je individuální dopravní prostředek, dostupný širokým masám obyvatelstva. Je rychlejší a pohodlnější než jízdní kolo, z něhož vznikl, levnější a hospodárnější než automobil. Naučit se jezdit na motocyklu je poměrně velmi snadné.

Podle účelu dělíme motocykly na:

1. Cestovní
2. Sportovní
3. Závodní
4. Rekordní

Cestovní stroje jsou vyráběny v mnohatisícových sériích. Jsou trvanlivé a provozně nejlevnější. Sportovní stroje jsou vyráběné v malých sériích, proto jsou drahé, náročné na seřizování a mají daleko vyšší spotřebu. Závodní stroje jsou vyráběny jednotlivě, proto jsou nesmírně drahé, jejich konstruktivní detaily se v mnohém liší od konstrukce strojů sériových. Rekordní stroje, pro něž neplatí žádné konstrukční omezení. Bývají opatřeny aerodynamickým krytem a používá se jich k dosažení rekordní rychlosti na přímé trati.

Každý motocykl se skládá ze čtyř hlavních částí. Jsou to:

1. Rám s příslušenstvím
2. Motor
3. Převodové ústrojí
4. Elektrické zařízení

Motor – motocykly jsou poháněné motory spalovacími. Ty jsou ve většině případů benzínové. Činnost motoru je popisována takto – „ uvolnění práce dřímající v zápalné plynné směsi děje se výbuchy směsi ve válci motoru, které jsou vyvozovány uměle v určitých pravidelných intervalech“. [Tůma,A.: *Motocykl a jeho obsluha, Naše vojsko, Praha, 1953*]

Podle použitého motoru dělíme motocykly na stroje s motory čtyřtákními a dvoutákními, jednoválcovými a víceválcovými, chlazené vzduchem nebo kapalinou. V inspiraci pak uvádím i označení typu. Ten je dán ventily v motoru. Z pravidla v něm bývají ventily dva, jeden sací a jeden výfukový. Podle nich je pak motor označován např. zkratkou SV (spodní ventily), OHV (vysuté ventily), OHC (mají vačkový hřídel v hlavě válce)

1.3.1 České motory

Jde o první ze tří témat mé inspirace. Motory mě fascinují a považuji je za srdce celého motocyklu. Tento motiv mám i na oděvech č. 3 a 4.

Motor z Jawa 250,350 „pérák“ – dvoudobý vzduchem chlazený motor s výkonem 6,6 kW u dvěstěpadesátek a 8,8 kW u třístapadesátek Vyznačoval se velkou spolehlivostí na kterou pak s malými obnĚnami navázali další typy, jako např. Jawa - ČZ 250, 350 tzv. „Kývačka“

Motor z Jawa 500 OHC – pro pohon byl zvolen čtyřdobý vzduchem chlazený dvouválec, zdvihového objemu 488ccm, který disponoval výkonem 20,6 kW. Motor měl čtyřstupňovou převodovku s nožním řazením, která tvořila jeden celek se skříní motoru. Zapalování bylo dynamoakumulátorové.

Motor z Jawa 350 OHV – je považován za nejlepší ze stojů vyrobených v této firmě. Jde o jednoválec. Má vahadla pro ovládání šikmo uložených ventilů a zvedací tyčky rozvodu jsou zapouzdřeny. Ztrátové mazání motoru zajišťovalo dvojčinné pístové čerpadlo, pohánĚné od vačkové hřídele. Rychlostní stupně se řadily buď ručně nebo nožní pákou.

1.3.2 České motocykly

V této kategorii mé inspirace jsem chtěla vyzdvihnout krásu a nadčasovost našich motocyklů, jakými byli a jsou. Motiv motocyklu Jawa 500 OHC je použit na odĚvu č. 5.

Jawa 500 OHC – na začátku padesátých let přichází národní podnik Jawa na trh s velice atraktivním a pozoruhodně řešeným jednomístným půllitrem OHC. Tento motocykl se vyrábĚl v menších sériích, byl určen výhradně pro úzký okruh sportovně založených zákazníků. MĚl jednoduchý uzavřený, v zadní části rozdvojený rám, systém odpružení zadního kola a přední teleskopickou vidlici, jako u předchozího modelu této značky, což byl tzv. „pérák“.

Jawa - ČZ 250, 350 tzv. „Kývačka“ – v roce 1954 přišli na český i zahraniční trh motocykly nové generace. Stroje jsou typické velmi povedeným designem. Novinkou na tomto stroji byla zadní kyvná vidlice, odkud vznikl název. Motocykl dosahoval rychlosti 110 km/h při spotřebě 3,5l/100km a stal se základem pro stavbu velice úspěšných závodních strojů.

Jawa 650 Style - Jedna z nejzajímavějších motorek české výroby poslední doby je poháněna čtyřdobým jednoválcem Rotax, který používá i BMW do svého F 650 GS. Po designové stránce se Jawa rozhodně neztratí ani mezi japonskou konkurencí, dokonce v roce 2005 dostala cenu za dobrý design udělovanou designcentrem ČR. Má nízkou spotřebu, pohodlný posez a velké sedlo dělá ze "Stylky" motorku vhodnou i na delší cesty.

1.3.3 Významní čeští motocyklisté

V této poslední kategorii mé inspirace jsem chtěla dát úctu všem, kterým se poštěstilo stanout na přičkách nejvyšších v českém motocyklovém světě. Na oděvu č. 6. jsem navrhla motiv jezdce Františka Šťastného, jakožto naší největší legendy. Další závodníky mám vyobrazeny pouze v návrzích na sublimační tisk.

František Šťastný se narodil 12.11. 1927 a zemřel 8.4. 2000. Byl to český silniční motocyklový závodník, který se už za svého života stal legendou. Jako patnáctiletý začínal závodit na kole Svého prvního motocyklového závodu se zúčastnil na jaře 1947 na motocyklu DKW pod jménem svého nevlastního bratra, protože sám ještě nevlastnil řidičský průkaz. Poté, stále ještě jako soukromý jezdec, startoval na ojetém motocyklu Norton s označením „Blesk Speciál“, s nímž v roce 1952 skončil na Velké ceně Československa v Brně na vynikajícím 7. místě. O dva roky stál na startovním roštu jako tovární jezdec značky Jawa. Kromě toho, že se ozdobil sedmi tituly mistra republiky, získal obrovskou popularitu na legendární Tourist Trophy – v letech 1962 – 1963 obsadil třetím místem ve třístapadesátkách, roce 1966 čtvrté místo s dvěstěpadesátkou ČZ a v pětistovkách skončil šestý. V mistrovství světa obsadil v roce 1960 celkové čtvrté místo ve třístapadesátkách, v roce 1961 byl druhý, v roce 1962 čtvrtý a devátý ve třídě do 500cm³. S přibližně stejnými výsledky se udržel závodit až do roku 1967. Největší úspěchy Šťastnému přinesl stroj značky Jawa 350 OHC, který se na start postavil poprvé v roce 1960 a dosahoval rychlosti až 230 km/h.

Gustav Havel – narodil se 27.8.1930. Titul mistra ČSSR získal v letech 1956, 1957, 1960, 1964 a 1966.p pro třídu třístapadesátek. V pětistovkách mu patřil titul v roce 1964 a nevedl si ani špatně v celkovém hodnocení mistrovství světa – třístapadesátka Jawa ho na celkově třetí místo v roce 1961, o rok později to bylo místo sedmé a v roce 1963 byl celkově čtvrtý. V roce 1967 přesedlal na značku ČZ a skončil třináctý. Byla to jeho poslední sezóna. Na Silvestra téhož roku se jel na motocyklu rozloučit do továrny, ale cestou havaroval a svým zraněním podlehl. Na jeho počest se do dnes jezdí závody u Hořic, jenž nesou název – „Třista zatáček Gustava Havla“.

Petr Pilát – narodil se 12.03.1991, jezdí na motorce značky KTM 250 cm³. Je mu dnešnímu dni 17 let, na motorce jezdí už od 3.let. Freestyle motocross skáče asi tak 5 roků. 1997 se poprvé účastnil Mistrovství Republiky v Motocrossu 50ccm, kde obsadil 4.místo. V roce 1998 se konala Velká Cena ČR mezinárodního mistrovství Evropy v Motocrossu 65ccm kde obsadil 1. místo, od té doby obsazuje ve velkých soutěžích vždy stupně vítězů. Zvláštností také na něm je, že v roce 2005 v Sazka aréně ve Free style Motocross 125ccm skočil jako nejmladší člověk na světě Back flip 125ccm. Čímž se zapsal do celosvětové historie tohoto sportu.

2. Zkoušky recyklovaných kožených materiálů s novými materiály

Po prvotných myšlenkách a představách, jak by měla vypadat má kolekce oděvů, jsem začala shánět kožený materiál. Úkol to byl nelehký, protože českých firem prodávajících useň není mnoho a navíc ceny za dm^2 jsou na studenta velmi vysoké. Oslovila jsem všechny dostupné firmy s prosbou aspoň o slevu, výměnou za jejich reklamu, ale bohužel mi nebylo vyhověno, s tím že většinou jde o malé firmy na pokraji bankrotu. Hledala jsem proto další způsob, jak se nevzdat své idey. Rozhodla jsem se tedy obcházet obchody s obnošenými oděvy a zkupovat kožené věci, ze kterých bych mohla kolekci vytvořit. Bylo to velice složité, protože jsem musela najít použitelný materiál z minima výběru. Nakonec jsem nashromáždila jedenáct kusů oděvů – bund, kabátku, které jsem musela rozpárat a roztřídit tak aby byly použitelné pro další zpracování. Byl to velice zdoluhavý proces, kdy jsem musela s materiálem pracovat opatrně, tak aby nedošlo k jeho poškození a já získala co největší kusy pro vlastní šití.

Byla jsem rozhodnutá pro kombinaci získaného koženého materiálu s látkami, které jsem chtěla ujednotit digitálním tiskem. Jako nejvhodnější se ukázali polyesterové materiály, na které šlo uplatnit sublimační tisk. Ten ale nelze využít na useň. Nejdříve jsem z toho byla zklamaná, ale po materiálových zkouškách jsem zjistila, že kožený materiál se s potištěnými látkami výborně doplňuje a tvoří esteticky pěkný celek. Z potištěných zkušebních látek pak nejlépe vynikl vzor na saténu a úpletu.

3. Střihové a barevné řešení celé kolekce

Jako základ při návrzích kolekce jsem si stanovila to, že oděvy musí být nositelné a funkční, tak jak je u oblečení vážící se k motocyklům obvyklé. Při výběru a koupi recyklovaného koženého materiálu jsem dbala na to, aby jednotlivé druhy usní vzájemně k sobě ladily a dali se při nedostatku materiálu dokoupit. Vybrala jsem dva typy. První byl nejrozšířenější černá a druhý byla hnědá, ke kterým jsem chtěla kombinovat tisk na látku. Pro ten jsem už měla předem zvolenou moji oblíbenou barevnost, která je modrá ve spojení s jinými barvami. V případě tisku na látku to byla kombinace odstínů modré s černou a šedivou. Hlavní motiv pro tisk jsem vytvořila z detailu převodovky motoru, který jsem následně ještě upravila. Tento vzor na látce se vzájemně s usněmi doplňoval.

Střihové řešení už bylo naznačeno v úvodu. Chtěla jsem, aby oděvy byly funkční, nositelné, ale zároveň originální. Pro to mi jako největší inspirace posloužil opět detail motoru a to žebrování hlav válců. To jsem pak převedla na oděv a tím mi vznikly pravidelné sklady, které jsou patrné téměř na všech oděvech. Tím, že oděvy jsou ucelené po materiálové, barevné i střihové stránce, jsou tudíž vzájemně kombinovatelné.

4. Vlastní přístup k realizaci

Realizaci jsem pojala opravdu osobitě. Jelikož useň je velmi složitý a tuhý materiál musela jsem při tvorbě oděvů využít hodně neobvyklých technik. Jen pro přiblížení jich zde několik popíši:

- 1) K docílení podobných odstínů usní a odstranění tzv. „šupinek“, které se vysušováním a opotřebováním tvoří, jsem kožený materiál několikrát natírala krémem.
- 2) Pevnější useň není možné stehovat nebo přišpendlit, proto jsem díly k sobě přilepovala papírovou lepicí páskou a po prošití na stroji jsem ji opět odlepovala.
- 3) Některé partie oděvu se bez nastehování neobejdou, proto jsem použila dřevěné prkénko, které mi pomáhalo jehlu do usně zasunout a kleštěmi jsem ji pak vyndávala ven.
- 4) Useň se při šití táhne, proto je také si ji podlepit papírovou lepicí páskou
- 5) Pokud má useň z rubní strany zeslabená místa je dobré je podlepit vlizelínem, tím se zpevní a z lící strany není nic poznat.
- 6) Většinu dílů usní jsem musela vyžehlit, aby tam nezůstávali sklady z předchozího využití

4.1 Popis jednotlivých modelů

Oděv č. 1.: Kožená hnědá bunda, která je tvořena v zadní partii a rukávech z velmi tuhé a pevné usně. V přední části je kapsička a okolo ní z obou stran zipy, díky nimž jde celý střední díl samostatně odebrat. Kalhoty jsou šité z černé usně. Přední díl rozdělují dva zipy před nimiž je všitý pásek zapínající se ve vyvýšeném zadním dílu.

Oděv č. 2.: Černé kožené šaty. V horní boční partii sedí díky úpletu, jenž přilne k tělu. Spodní část je rozepínací a pod ní se ukrývá důmyslný spodní díl zakončený rozpínacími kraťásky, pro možnost pohodlného posazení na motocykl

Oděv č. 3.: Tvoří halenka a kraťásky s dvojitým zapínáním, vyvýšeným zadním dílem. Oděv je doplněn o kožené rukavičky, jenž jsou pro lepší nasazení doplněny zipem a o návleky, chránící lýtka a kolena.

Oděv č. 4.: Je složen z návleků na nohy, které mohou být připevněny k pásku. Dále z kraťásků, tílka a prodlouženého ledvinového pásu. Ten je v zadní části oddělitelný zipem, v přední části je na zapínání a po stranách má důmyslně všité funkční kapsičky.

Oděv č. 5.: Šaty, jenž mají po středu všitý pás, který se dá sklopit jak nahoru, tak i dolů a má funkci zesílení zad, tak jako ledvinový pás. K šatům se dá přidat límeček, jenž je připevněn suchým zipem pro snadnou manipulaci.

Oděv č. 6.: Krátký kabátek, který se zapíná pomocí dvou pásků. Pod ním je tílko, jenž se dá v zadním dílu různě kombinovat díky suchým zipům. Kalhoty jsou šité jako u modelu č. 1, s tím rozdílem že zapínání v zadním dílu je na ušší pásek.

5. POUŽITÁ LITERATURA

Kotrba,J.,: Krotitelé benzínových koní, Naše vojsko, Praha, 1985

Tůma,A., Šmolka,F., Hausman,J.: Základy motorismu, Naše vojsko, Praha 1954

Tůma,A.: Motocykl a jeho obsluha, Naše vojsko, Praha, 1953

Šuman-Hreblay,M.: Encyklopedie českých motocyklů, Computer Press a.s., Brno, 2005

Gomola,M.: Motocykly Jawa – historie motocyklové výroby, AGM s.r.o., Brno, 2005

Henschau,P.: Encyklopedie motocyklů – historie motocyklů, Ottovonakladatelství s.r.o.,Praha 2003

Zavřel,Z.: Silniční závodní motocykly, Computer Press a.s., Brno, 2006

<http://www.jawagallery.net>

6. ZÁVĚR

Tato práce byla pro mě obrovským přínosem. Ke zvolenému tématu jsem se snažila nashromáždit co nejvíce dostupných materiálů a informací, díky jimž se mi podařilo ještě hlouběji proniknout českého motocyklového světa, ke kterému jsem měla už tak velmi blízko.

Práce mi přinesla také nové ponaučení a poznatky v tvorbě s usní, se kterou jsem do té doby neměla žádné zkušenosti, ale jako materiál mě dlouho fascinovala. Realizace z ní byla složitá, pracná a především časově velmi náročná. Z dnešního pohledu, kdybych měla na výběr, bych hodně zvážila práci s tímto materiálem, u kterého jsem musela hodně zapojit cesty kompromisů a improvizací. Díky tomu se mi nepovedlo realizovat veškeré prvotní plány, přesto jsem vytvořila kolekci funkčních oděvů s osobitým designem. Ještě bych chtěla upozornit na odlišnosti ve fotodokumentaci. Zatím co, při denním světle je modré pozadí opravdu modré, jak má být, při umělém osvětlení pozadí zřívá. Je to dané použitím silikonových barviv v tiskárně, kde jsem si je nechávala zpracovat. Doufám, že vás i přes to práce zaujala a přiblížila život okolo motocyklů.

PŘÍLOHY